



تأثير كفاءة أداء عمليات النقل والشحن والتفريغ على الأداء الاقتصادي المتوقع لميناء شرق بورسعيد

هبة أحمد محمد علي البغدادي*

كلية النقل الدولي للوجستيات الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري – مصر

Received: 07/11/2018 ; Accepted:16/12/2018

الملخص: استهدف هذا البحث: عرض وتحليل لماهية اللوجستيات وأهدافها ودراسة المشكلات الحالية لتسيير خدمات ميناء بورسعيد باستخدام نظم التكاليف المطبقة حالياً، السعي الدائم للبحث عن أفضل الخدمات التي يجب أن تقدم للعملاء من نقل وشحن وتفريغ والذي يعطى الميناء الميزة التنافسية القوية التي تساعد في تعظيم إيراداته، سوف تساعد الدراسة في تحليل وتقييم الموانئ المنافسة من حيث الإمكانات والآليات المستخدمة والعمل على منافستها عن طريق رفع كفاءة الأداء التشغيلي وزيادة التحديث والربط اللوجستي لجذب التجارة العالمية التي تساعد في عملية النمو الاقتصادي للدولة، وكانت أهم النتائج التي توصل إليها البحث: أن تحقيق الطريقة المثلى لرفع معدلات أداء الشحن والتفريغ والنقل يمكن أن تقدم على عدد من المعايير منها الربح والتكاليف، حيث يلعب الربح دوراً مهماً كهدف أساسي لأي نشاط اقتصادي وهو معيار الأمتلية لتشغيل الموانئ كما تعتبر التكاليف من أهم العناصر المؤثرة على استمرارية الميناء وقدرته التنافسية وعليه يكون تشغيل الميناء بأقل تكلفة تشغيل ممكنه دليلاً واضحاً على التشغيل الأمثل لعملية الأداء بالموانئ، وسهولة القضاء على المشاكل المتعلقة بمناولة البضائع "شحن وتفريغ" من خلال المراكز اللوجستية وسرعة تقديم الخدمة وسهولتها، مما يتطلب تحويل الموانئ المصرية من موانئ تقليدية إلى موانئ لوجستية متكاملة، وأوصى البحث بعدة توصيات منها: يجب أن يتوافر للموانئ المصرية- ومنها شرق بورسعيد – البادئة A Bias for Action وتعنى قدرة الميناء على التعامل مع وظائفه بدلاً من خسارة فرص السوق، وإدخال أنظمة تكنولوجيا المعلومات والتبادل الإلكتروني نظام EDI لربط أنظمة النقل متعدد الوسائط بعضها ببعض وللسيطرة على خدمات التزامن المحكم Just in time على أن تكون الموانئ هي المنصة التي تسيطر على هذه الأنظمة، وضرورة السيطرة على تعريفه الخدمات داخل الموانئ ولا تترك لكل جهة حكومية عاملة داخل الميناء حرية تحديد السعر الذي يناسبها، مما يضر بسمعه الميناء ككل، لتكاليفه العالية مما يجعل الموانئ المصرية موانئ طاردة وليست جاذبة.

الكلمات الإسترشادية: النقل، الشحن، التفريغ، الأداء الاقتصادي، ميناء، بورسعيد.

المقدمة والمشكلة البحثية

إصلاح السفن، التزود بالوقود، البنوك، الخطوط الملاحية التي تتردد على الميناء، تكاليف خدمات النقل من وإلى المنطقة الخلفية للميناء. وموقع الميناء بالنسبة للأسواق العالمية والخطوط الملاحية (بسيوني، 2015).

تعرف كفاءة الميناء بدرجة الاستغلال الأمثل من وجه النظر الاقتصادية لأصول الميناء وهذا التعريف يستلزم تحديد ماهية أصول الميناء وتحديد أسلوب الحكم على كفاءة الميناء وأفضل الجهات التي تقوم بالحكم على كفاءة الميناء من عملاء الميناء الذين تقدم لهم خدماته، ويقومون باختيار ميناء معين بالذات لتداول بضائعهم، أما الفئة الثانية من الحكم على كفاءة الميناء فهم حاملي الأسهم. ويعتبر المركز التنافسي للميناء بين الموانئ الأخرى المنافسة له من أهم مؤشرات الحكم على كفاءة تشغيل وإدارة أي ميناء. ويمكن تحديد المركز التنافسي للميناء في خلال فترة زمنية معينة عن طريق تحليل نقاط القوة والضعف للميناء. والتي تتمثل في طاقة الميناء وشهرته التجارية ودرجة الثقة في الخدمات المقدمة بذلك الميناء والتكاليف الإجمالية لتداول البضائع بالميناء، الإمكانات المتاحة بالميناء لإعادة شحن البضائع، الخدمات المكتملة لتلك التي يقدمها الميناء مثل خدمات الجمارك، التوزيع،

ميناء شرق بورسعيد أو ميناء شرق التفريعة، هو أحد موانئ مدينة بورسعيد، ويطل على التفريعة الشرقية لقناة السويس. وهو مركز أساسي لمحور التجارة العالمية بين أوروبا وشرق البحر المتوسط. ويعتبر ميناء شرق بورسعيد من المشروعات القومية الكبرى التي أقامتها مصر وتم افتتاحه في أكتوبر ٢٠٠٤ لخدمة التجارة العالمية وتجارة الترانزيت التي تعبر قناة السويس، ويقع الميناء في موقع فريد شرق المدخل الشمالي لتفريعة قناة السويس الشرقية وفي ملتقى ثلاثة قارات وعلى الطريق الرئيسي لملتقى الشرق والغرب، حده الشمالي البحر المتوسط، حده الجنوبي المنطقة الصناعية، حده الشرقي بحيرة الملاحة، حده الغربي التفريعة الشرقية لقناة السويس، هذا ويتم التخطيط للاستفادة القصوى من هذا الموقع ليكون النواة الأولى لإقامة منطقة صناعية واعدة

* Corresponding author: Tel. : +201151113122

E-mail address: Heba_2000@yahoo.com

الشحن والتفريغ ومدى تأثير ذلك فى عملية الأداء بالموانئ.

أهداف الدراسة

ترمى هذه الدراسة إلى تحقيق الأهداف التالية:

- 1- عرض وتحليل لماهية اللوجستيات وأهدافها ودراسة المشكلات الحالية لتسعير خدمات ميناء بورسعيد باستخدام نظم التكاليف المطبقة حالياً.
- 2- السعي الدائم للبحث عن أفضل الخدمات التي يجب أن تقدم للعملاء من نقل وشحن وتفريغ وبالتالي يعطى الميناء الميزة التنافسية القوية التي تساعده في تعظيم إيراداته.

3- سوف تساعد الدراسة في تحليل وتقييم الموانئ المنافسة من حيث الإمكانيات والآليات المستخدمة والعمل على منافستها عن طريق رفع كفاءة الأداء التشغيلي وزيادة التحديث والربط اللوجستي لجذب التجارة العالمية التي تساعد في عملية النمو الأقتصادي للدولة.

أهمية الدراسة

تتبع أهمية الدراسة من:

- 1- يمكن تطبيق تسعير جديد يؤثر في عمليات النقل والشحن والتفريغ يساعد في رفع الكفاءة الإقتصادية للموانئ.
- 2- المساعدة في رفع كفاءة البنية التحتية للميناء "شرق بورسعيد" مما يتيح له استقبال جميع أنواع السفن العملاقة.
- 3- المساعدة في تقليل زمن الشحن والتفريغ "الخدمة المقدمة لمشغلي السفن". وبالتالي قله التكاليف.

الطريقة البحثية:

منهج الدراسة:

تم إتباع المنهج الوصفي التحليلي للوصول إلى أهداف الدراسة حيث قامت الباحثة في هذا الجانب باستخدام المنهج العلمي الذي يعتمد على الاستقرار والاستنباط وذلك بتجميع وتحليل بيانات مؤشرات الإدارة الفعال الصادرة عن الجهات الرسمية وإستنباط المعوقات التي تواجه هذه الإدارة في تطوير أنظمة النقل وتأثير ذلك على رفع كفاءة الأداء ومحاولة الإستفادة وإستخلاص أهم الدروس من تجارب الدول المتقدمة الناجحة .

مصادر البيانات:

تم الإعتماد على البيانات المنشورة وغير المنشورة عن مؤشرات الربط البحرى فى تقارير الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، وكذلك البيانات المنشورة عن هيئة الموانئ المصرية، البنك الدولي.

يخصص إنتاجها للتصدير، وكذلك لجذب أكبر الخطوط الملاحية العالمية، وتبلغ مساحة الميناء 35 كم² والميناء مخطط لإنشاء أرصفة بطول 12 كم ومخطط إنشاء منطقة صناعية جنوب الميناء على مساحة 87.6 كم²، تبلغ المساحة الإجمالية لمحطة الحاويات الحالية 600 ألف متر مربع وعرض ساحة الحاويات 500 متر، والمحطة تعمل بنظام المناطق الحرة الخاصة، يستقبل الميناء السفن العملاقة من الجيل الرابع حيث أن عمق الرصيف بالميناء يصل إلى 17 متر وطوله 1200 متر. حقق الميناء خلال عام 2005 تداول حوالى 700 ألف حاوية مكافئة، يتوقع أن يصل حجم التداول إلى 2.2 مليون حاوية مكافئة وعندئذ ستوسع المحطة لتشمل تنفيذ المرحلة الثانية للمشروع والوصول بحجم التداول إلى 4.4 مليون حاوية سنوياً (النحراوى، 2010).

وتعد فكرة ميناء شرق بورسعيد أو شرق التفريعة قديمة وهى السبب الرئيسى لحفر تفريعة بورسعيد والتي افتتحت عام 1980 في عهد الرئيس أنور السادات، وتتكون من ثلاثة جوانب الأول ميناء دولي عالمي، الأساس فيه تداول الحاويات (الترانزيت) بإجمالى طول رصيف 6 آلاف متر، ويمثل الركيزة الأساسية والأضخم في الميناء، ثم ميناء للشحن والتفريغ للسوائل والغازات، والثاني وهو منطقة صناعية وخدمات لوجيستية خلف الميناء، وكان الهدف من المشروع تحويل مدخل القناة إلى منطقة إنتاجية صناعية عالمية، وفي 4 يناير 1996 تولى كمال الجنزوري رئاسة الوزراء خلفاً لعاطف صدقي، واستمر في المنصب حتى 1999. وقد ارتكزت السياسة العامة الاقتصادية لوزارته على ركيزتين أساسيتين؛ الأولى استكمال برنامج بيع شركات القطاع العام (الخصخصة) الذي بدأ عام 1992. أما الجانب الثالث فكان إطلاق مشروعات اقتصادية قومية كبرى أحد عناصرها تشييد مدن مليونية بهدف خلخلة الكثافة السكانية لنحو ستين مليون مصرى - آنذاك- للخروج من ضيق وادى النيل إلى الصحراء جنوباً في توشكى وشمالاً في سيناء حول ترعة السلام وفي شمال غرب خليج السويس وفي شرق تفريعة قناة السويس عند مدخل ميناء بورسعيد (عيسى، 2005).

مشكلة الدراسة

تتمثل مشكلة الدراسة فى بحث عدة مشاكل هي:

- 1- المشاكل المتعلقة بمناوله البضائع، الشحن والتفريغ والعمل على تقليل مدتها مما يساعد في خفض التكاليف وجذب المزيد من السفن العابرة.
- 2- المشاكل المتعلقة بإعادة هيكلة الموانئ ومستويات الطلب على خدمات الميناء ووجود خبرات مختلفة ومدربه وهى نادرة الوجود في معظم الدول النامية.
- 3- المشاكل المتعلقة بالخدمات التي تقدم للسفن منذ دخولها وحتى مغادرتها منه والوقت المستغرق في عمليتي

النتائج والمناقشة

ماهية اللوجستيات وأهدافها

كانت بداية الولادة التنفيذية لمشروع شرق التفريعة (شرق بورسعيد) في مايو 1997 حينما أعلنت إطلاق مشروع شرق التفريعة ليتكون من جناحين توأمين : الأول إقامة ميناء محوري عالمي على نحو 22 مليون متر مربع بإسم "ميناء شرق بورسعيد" عموده الفقرى محطات حاويات لتداول حاويات الترانزيت برسم موانئ شرق البحر المتوسط وموانئ البحر الأسود. وأما الجناح الثانى للمشروع فهو إقامة منطقة صناعية حرة على نحو 87 مليون متر مربع في ظهير الميناء المحورى. وقد أهملت الحكومة مشروع المنطقة الصناعية الحرة توأم الميناء المحورى، وسوف نركز فيما يلى على مشروع ميناء شرق التفريعة حيث أصبح أمرا واقعا مع بدء نشاطه عام 2000 ليحتل الترتيب الثانى بين الموانئ المحورية في البحر المتوسط عام 2012 (Kyaw, 2008).

مقومات الميناء

الطاقة التصميمية القصوى (الاستيعابية)

- بضائع محواة 12 مليون طن.

- عدد الحاويات 2.7 مليون حاوية مكافئة (تصل سعة التداول للحاويات بعد الانتهاء من المرحلة الثانية 5.1 مليون حاوية مكافئة).

- ساعات العمل 24 ساعة يوميا.

خصائص ملاحية

- القناة الخارجية: بطول 13 كيلو متر وعرض القاع 250 متر والسطح 350 متر وعمق 18.5 متر.

- القناة الداخلية: بطول 3.8 كيلو متر وعرض القاع 250 والسطح 350 متر وعمق 16.5 متر، ويمكن زيادته إلى 17.5 متر.

- دائرة الدوران: بقطر 715 متر وعمق 16.5 متر

وفى منطقة الإنتظار بهيئة قناة السويس فى البحر الأبيض المتوسط عند الكيلو متر (120 الإرشاد) تقوم هيئة قناة السويس بجميع أعمال الإرشاد على النحو التالى:

منطقة البوغاز

شمالا من الكيلو متر 5 وحتى الكيلو متر 8 " نهاية حاجز الأمواج الشرقى".

منطقة الميناء

شمالا الكيلو متر 3 وحتى 6 كيلو متر جنوبا.

إجماليات بيانات الأرصفة طبقا لأنواعها

ويبين الجدول 2 أن طول الأرصفة على أربعة أرصفة بلغ 2400 متر حيث بلغ طول كل من الرصيف الأول والثانى والثالث 400 متر والرابع 1200 متر.

الخدمات والتسهيلات بالميناء

الإمداد والتموين

المياه العذبة

محطة تحلية مياه بطاقة 600 متر مكعب يوميا.

محطة صرف صحى بسعة 200 متر مكعب/يوم.

تم توصيل خط مياه رئيسى للميناء بطاقة 10000 متر مكعب/يوم.

تسعير خدمات ميناء شرق بورسعيد

سبق القول أن الموانئ تعتبر جزءا من نشاط النقل العالمى والذى يعتبر بدوره جزءا من النظام الاقتصادى العالمى، وكما ذكر فى مؤتمرات ملاحية عديدة أن معدل النمو فى الاقتصاد البحرى أعلى من معدل النمو فى النظام الاقتصادى العالمى مجتمعا، ولما كانت للموانئ جوانب محاسبية وتكليفية، بيئة اقتصادية، اجتماعية، فنية، قانونية، لذلك فإنه من المهم بحث المشاكل المحاسبية والتكليفية، مشكلة تسعير خدمات الموانئ وتظهر هذه المشكلة بشكل حاد فى الموانئ العالمية (العبور) التى تعبر فيها أكثر من 60% من البضائع غير وطنية مثل ميناء بورسعيد الحالى، والميناء الجديد بشرق التفريعة (شرق بورسعيد).

وعند دراسة تسعير خدمات الميناء يتطلب الأمر دراسة الأهداف المالية وأهداف تسعير خدمات الميناء والسياسات والإطار العام والذى من خلاله يتم تطوير تعريفات الرسوم، وإلى جانب ذلك يستلزم الأمر دراسة خدمات الميناء والتعرف على التكاليف وطريقة حسابها (Hanisch et al., 2002).

وتلعب قرارات التسعير دورا هاما فى حياة الموانئ البحرية حيث تشكل بعدا حيويا يتعلق بتخطيط وتنفيذ الإستراتيجية التسويقية والتكليفية الشاملة بالموانئ، وتشير الدراسات إلى أن استخدام معلومات التكاليف وخاصة التكاليف اللوجستية تؤدى إلى ترشيد قرارات التسعير بما يؤدى إلى رفع كفاءة وفاعلية الوحدة الاقتصادية.

ومن الضرورى أن يكون المركز المالى للميناء قويا ليعمل بكفاءة مثله مثل أى مشروع اقتصادى إذ أن الإيرادات التى تتحقق تمكن إدارة الميناء من امتلاك تسهيلات ذات مستوى فنى تستطيع أن تقدم خدمات جيدة لعملاء الميناء. وتنتشر الموانئ بسرعة فى الدول النامية بدرجة كبيرة مما يتطلب إضافات فى تسهيلات تداول البضائع عن طريق إحداث بعض التحسينات والتوسع دون إبطاء وإلا تحمل الاقتصاد القومى خسائر فادحة، نتيجة للتغيرات العالمية المتلاحقة من السفن الجامبو العملاقة ذات حمولات 8500، 9000 حاوية والأكبر من ذلك وانتشار الموانئ المحورية المنافسة، التى تفرض على الموانئ المصرية سرعة تطوير وإنشاء المزيد من الموانئ المحورية ذات التجهيزات التقنية العالمية وإلا ستجد نفسها خارج المنافسة الدولية (عيسى، 2005).

جدول 1. مقومات ميناء بورسعيد في ظل اللوجستيات الجديدة

إجمالي المساحة	: 72.10 كيلو متر مربع
المساحة الأرضية	: 70.6 كيلو متر مربع
المساحة المائية	: 1.5 كيلو متر مربع
مساحة المنطقة الجمركية	: 33.5 كيلو متر مربع
مساحة محطة الحاويات الأولى	: 1.2 كيلو متر مربع
إجمالي مساحة الساحات	: 0.6 كيلو متر مربع (120 كم)
طول الرصيف	: 2.4 كيلو متر (120 كم + 120 كم)

جدول 2. إجماليات بيانات الأرصفة

رقم الرصيف	نوع الرصيف	الطول (متر)	أقصى غاطس (متر)	عدد الشمعات
1	حاويات	400	14	19
2	حاويات	400	14	19
3	حاويات	400	14	19
4	حاويات	1200	15	-
الإجمالي				
4	حاويات	2400		

ومن ناحية أخرى فهي تمثل مصدر إيرادات الموانئ (Kyaw, 2008).

وقد تناول الكثير من المفكرين موضوع قرارات التسعير وخاصة بالنسبة للمنتجات الصناعية، وكذلك اجمعوا على صعوبة تسعير الخدمات بصفة عامة والخدمات المينائية بصفة خاصة، نظرا لخطورة قرار التسعير خاصة إنه ليس من السهل تغيير هذا القرار بعد إعلانه وتطبيقه من جانب مستخدمي الميناء، خاصة وأن ملاك السفن واتحادات الشاحنين تقدر رسومها وتعلنها في شكل جداول وبورصات ملاحية، اعتمادا على قرارات التسعير الذي تحدده الموانئ.

هناك أهداف خاصة لقرار تسعير خدمات الميناء ويمكن تلخيص الأهداف الخاصة بهذا القرار في الآتي:

1- تغطية التكاليف المالية للميناء وإعادة الاستثمار في التسهيلات الجديدة.

2- أن يتم تشغيل تسهيلات الميناء بكفاءة بطريقة ممكنة لخدمة عملاء الميناء.

وتعتبر التكاليف أحد أهم عناصر قرارات التسعير، ذلك أن التكاليف تضع قيودا على هبوط السعر عن حد معين خلال فترة زمنية معينة إذ يمكن للميناء أن تضع سعرا أقل من التكلفة ولكن لفترة زمنية قصيرة تسمح لها بتحقيق أهداف أخرى غير هدف الربح، مثل هدف اختراق سوقا ملاحية معينة، أو لمواجهة المنافسين في الأجل القصير. وتعيد الميناء رفع أسعار الخدمة في الأجل الطويل عندما يتحقق لها أهداف الأجل القصير سالفة الذكر.

ولكن التساؤل الأساسي هنا عن نوعية التكلفة التي يجب أن تؤخذ في الاعتبار عند تسعير الخدمات المينائية، بالإضافة إلى الفترة الزمنية التي يعتمد عليها لاستمرار قرار التسعير خلاله، وتبين الباحثة أن التكاليف التقليدية يشوبها الكثير من القصور في تسعير خدمات الموانئ ولهذا يقترح الباحث استخدام اللوجستية في تسعير خدمات الموانئ كما سيتضح لاحقا (فايد، 2015).

أهمية قرار التسعير

سبق القول أن تسعيرة خدمات الموانئ من الأمور الهامة التي تؤثر على قرارات مستخدمي تلك الموانئ،

2- قيود قانونية مثل تأثير سياسة الدولة على الاستثمار في النقل، كما أن المؤتمرات الدولية تحكم مستوى وطبيعة رسوم الميناء هذا بجانب سياسة الدولة الخاصة بالإعانات والتميز بين عملاء الميناء والرقابة المفروضة بواسطة سلطة الميناء.

3- قيود مالية تتمثل في ضرورة تدفق الإيرادات بشكل يغطي التكاليف.

4- قيود المنافسة في غياب المركز الاحتكاري أو احتكار القلعة فإن مستوى ورسوم الميناء تتأثر بالمنافسة الموجودة بين الموانئ.

5- قيود التشغيل والطاقة حيث تتأثر الطاقة التشغيلية بحجم وتكوين حركة البضائع بالميناء بمستوياته المفروضة وكذلك القيود السياسية في المنطقة.

كما يتسم قرار تسعير خدمات الموانئ بتعقيدات كثيرة – بالإضافة إلى ما سبق – إذا أن هناك مجموعة كبيرة من العوامل المحددة والمقيدة لهذا القرار. ومن هذه العوامل على سبيل المثال التكاليف الإجمالية للإنتاج، والتكاليف الثابتة والمتغيرة، والتكاليف الحدية، والتكاليف الإدارية، وتكلفة الفرصة البديلة، وقرارات التسعير والأعراف التجارية، وأسعار الصرف، والتضخم واستراتيجيات التسعير التي يتبعها المنافسين،... إلخ وكل هذا المتغيرات تجعل عملية اتخاذ قرار بالتسعير في الأسواق الملاحية من قبيل القرارات الصعبة التي تواجه القائمين على إدارة الميناء الراغبة في اختراق الأسواق الدولية (بسيوني، 2015).

وفضلا عن ذلك فإن أوضاع السوق الملاحي والتكتلات ومركز الميناء ذاته في هيكل السوق الملاحي، كل ذلك يعكس قرارات تسعيرية متباينة.

تصنيف تعريفات الخدمات بميناء بورسعيد

تتأثر الموانئ المصرية في تسعير الخدمات التي تؤديها بمجموعة من القوانين والقرارات الوزارية التي تحدد أسس حساب هذه التسعيرة بالإضافة إلى تحديد فئاتها فيما يتعلق بالتعامل مع ملاك ومجهزي السفن المصرية وفيما يتصل بتقديم خدمات لملاك ومجهزي السفن الأجنبية (مجموعة قوانين وزارية – بنك معلومات وزارة النقل البحري)، وبصدر القانون 203 لسنة 1991 تم منح بعض من الحريات لشركات الخدمات في أن تحدد تسعيرة خدماتها وفقا لطبيعة التعامل وظروف السوق. فكانت هناك تسعيرة لخدمات تداول الحاويات خاصة بشركة الإسكندرية لتداول الحاويات، وأخرى لشركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع إلا أنه مازالت هناك مشكلات عديدة تحيط بقرار تسعير هذه الخدمات بالميناء.

كما يبين جدول 3 مقارنة تكلفة الحاويات في الموانئ المصرية وبعض الموانئ المنافسة

3- تقديم مؤشرات لسياسة الاستثمار في الميناء عن طريق الطلب الفعلي للتسهيلات الحالية والجديدة.

4- احتجاز المنافع الناتجة من الاستثمار داخل حدود الدولة (القيمة المضافة الصافية القومية).

5- تقليل التكلفة الكلية للنقل البحري في ظل المنافسة العالمية.

6- تقديم حوافز للمنتفعين بخدمات الميناء لتحسين خدماتهم.

خصائص جودة قرارات (سياسات) التسعير

يرى (عيسى، 2005) أن هناك خاصيتين أساسيتين يشكلان درجة جودة سياسة التسعير المطبقة داخل المنظمة وهما على النحو التالي:

- مدى تناسق سياسة التسعير مع الاستراتيجية التسويقية ككل.

- درجة التناسق بين مكونات سياسة التسعير نفسها.

وفي الموانئ نجد أنه لرفع خصائص جودة قرارات التسعير يلزم مراعاة الأتي عند تحديد مستويات الرسوم للخدمات:

أ- تحديد أهداف سلطات الميناء وتحديد سياسة التسعير الخاصة بها.

ب- تحديد التكاليف السنوية التي تحدث في كل مركز تكلفة ومدى قابلية هذه التكاليف للتغيير.

ج- ربط هيكل الرسوم بالتكاليف.

ومن ثم يجب أن يتسم نظام تسعير خدمات الموانئ بمجموعة صفات تحقق أهداف القائمين على إدارة تلك الموانئ، بالإضافة إلى أخذه في الحسبان أهداف ومطالب مستخدمي هذه الموانئ بحيث يعمل على جذب السفن – خاصة الحاويات والترانزيت- للتعامل مع هذه الموانئ (النحراوى، 2010).

كما تعتبر تسعيره خدمات الموانئ من الأمور الهامة التي تؤثر على قرارات مستخدمي تلك الموانئ، ومن ناحية أخرى فهي تمثل مصدر إيرادات الموانئ.

القيود المؤثرة على قرارات تسعير الموانئ

يلاحظ أن تسعير خدمات الموانئ تختلف تبعا لاختلاف نظم الإدارة في الموانئ المختلفة وطبقا لاختلاف أهداف التسعير بالإضافة إلى التعويضات المحددة التي يدفعها مجهزو السفن أو ملاك البضائع أو غيرهم نظير الانتفاع بخدمة محدودة يكون لهم حرية استخدامها ويجب ملاحظة أن هناك قيودا موضوعة على تسعير خدمات الميناء يجب مراعاتها من بينها الأتي:

1- قيود اقتصادية تتمثل في ضرورة أن يغطي الميناء التكاليف المتغيرة المرتبطة بعملية معينة حيث يمكن استثمار الفائض في بلدان الميناء بتسهيلات جديدة.

جدول 3. مقارنة رسوم بعض الموانئ المصرية بمثيلتها من الموانئ المنافسة

الميناء الحاوية	الإسكندرية – مصر	فري أوت – ليماسول – قبرص	لاينر
موانئ شمال غرب أوريا الرئيسية	حاوية 20 قدم	1250 دولار أمريكي	940 دولار أمريكي
	حاوية 40 قدم	2300 دولار أمريكي	1780 دولار أمريكي
موانئ الشرق الرئيسية	حاوية 20 قدم	2000 دولار أمريكي	1700 دولار أمريكي
	حاوية 40 قدم	3800 دولار أمريكي	3000 دولار أمريكي

يمكن أن تقوم بدورها كمرکز للتوزيع عالميا وداخليا بمعناه الحديث ولا كمرکز للتجارة العالمية أو مركزا للخدمات الصناعية.

2- تعاني الموانئ المصرية من الإجراءات المستندية المعقدة والإجراءات الجمركية المطولة وتعدد الجهات الحكومية التي تتدخل في حركة البضائع تصديرا واستيرادا فهي تخضع – مثلها مثل وحدات القطاع العام – للوائح وقوانين وعادات تعيق الاستغلال الأمثل للموارد المتاحة من عمالة ورأس مال ومعدات ومساحات أرضية مرتفعة القيمة. كذلك لم تنجح الموانئ – مثلها مثل وحدات القطاع العام – من وضع السياسات الناجحة بالنسبة للأجور والمزايا التي تشجع على زيادة الإنتاج والابتكار وتحمل المخاطر وسرعة اتخاذ القرارات. كما تعاني من ظاهرة تكسب العمالة بأكثر كثيرا مما يحتاجه العمل. كما أن المعوقات لاستخدام التكنولوجيا الحديثة السريعة كثيرة. أهمها البيئة السائدة بطيئة التطور والسلوك البشري المقاوم والإدارة الحكومية والبيروقراطية وتخلف النظم المحاسبية والتكاليف فيه.

3- في ظل التطور العالمي في التجارة الدولية وفي خدمات النقل الدولي وبروز نظام الموانئ الرئيسية (Load Centres) وشبكة خدمات الروافد لربطها بموانئ الروافد القريبة، فإن موقف الموانئ المصرية سيتحدد بمدى تطور خدماتها وإدارتها (Hanisch et al., 2002).

4- تحديث الموانئ المصرية لكي تخدم بكفاءة المشروع القومي للتصنيع، والذي يحتاج إلى أن تصبح الموانئ منصات لوجستية Logistic Platforms عالمية ولتحقيق ذلك الهدف فهي تحتاج إلى إعادة النظر في:

- النظم المحاسبية والمالية. - نظام الإدارة. - نظام العمالة.
- القيام بالأنشطة الصناعية التحويلية والبحرية الحديثة مع إدخال نظام تبادل المعلومات الإلكتروني (EDI) وأنظمة الاتصال العالمية الحديثة بالأقمار الصناعية.
- إعادة تخطيط البنية الأساسية الداخلية في منظومة واحدة.

واتضح أن تسعيرة الخدمات بالموانئ من الأمور الهامة التي يجب إعطاؤها مزيدا من الاهتمام لما لها من تأثير على عملية جذب السفن نتيجة لأنها تمثل عنصرا من العناصر التي يستخدمها ملاك ومجهزي السفن في اتخاذ قرارات تشغيل سفنهم بالموانئ المختلفة (عبد الهادي، 2012).

وتلعب تسعيرة الخدمات دورا بارزا في جذب السفن التي تنقل تجارة ترازيت، وبالتالي نجد أن الدول تقوم بمنح تخفيضات في رسوم الخدمات التي تؤدي بموانئها لجذب المزيد من هذه التجارة لما لها من آثار إيجابية على مستوى الاقتصاد القومي (Kyaw, 2008).

وتستخدم جمهورية مصر العربية تسعيرة الخدمات بالموانئ البحرية في جذب تجارة الترازيت حيث تمنح تخفيضات في رسوم الموانئ والمنائر والإرشاد والرسو والمكوث مما جعلت إجمالي تكاليف السفينة بالموانئ المصرية في هذا النوع من سفن البضائع – قريبة من تلك المطبقة في الموانئ المنافسة.

بناء على ما سبق يوصى الباحث بإعطاء مرونة لشركات الخدمات في وضع تسعيرة الخدمات الخاصة بها مع حريتها في إبرام تعاقدات مع كبار مستخدمي الميناء تمنحهم مزايا تعمل على زيادة حركة التجارة للترازيت بالموانئ المصرية.

مشكلات تسعير خدمات ميناء بورسعيد

يعاني ميناء بورسعيد – شأنه شأن الموانئ المصرية – من بعض المشكلات من أهمها:-

- 1- الموانئ المصرية لم تدخل بعد عصر التحويلية الكاملة (Containerization) من حيث السفن والقطارات واللواري والصنادل النهرية وبالتالي لم تدخل بالكامل بعد عصر النقل متعدد الوسائط Multimodal Transport (MTOs) ولم تدخل بعد عصر نظم المعلومات (Information Systems) ولذلك لا

جدول 4. إعداد الحاويات المتوقع تداولها عبر موانئ الجمهورية خلال الفترة من 2007 وحتى عام 2017

حاوية مكافئة TEU

السنة	ميناء الإسكندرية	ميناء بورسعيد	ميناء دمياط	الإجمالي
2007	351842	403639	702418	1457899
2008	375777	462658	773225	1611660
2009	399712	521677	844032	1765421
2010	423647	580696	914839	1919182
2011	447582	639751	958646	2072943
2012	471517	698734	1056453	2226704
2013	490378	726683	1098711	2315772
2014	509239	754632	1140969	2404840
2015	528100	782581	1183227	2493908
2016	546961	810530	1225485	2582976
2017	565822	838479	1267743	2672044

* المصدر: بيانات الدليل - بنك معلومات قطاع النقل البحرى سنوات مختلفة، ثم عمل توقعات باستخدام معدل نمو بسيط

أهمية ميناء شرق بورسعيد ودوره كميناء محوري

سبق إيضاح الموقع الإستراتيجي المتميز لميناء بورسعيد فى البند السابق وهذا الموقع يؤهله ليصبح مركز لوجستى عالمى، حيث الموانئ المصرية تنتظرها منافسة قاتلة من موانئ شرق البحر الأبيض من أجل أن يصبح كل ميناء ميناءاً محورياً مركزياً رئيسياً بالمنطقة، ويصبح باقى الموانئ رافدية تابعة للميناء الرئيسى بما يجعل من اقتصاد المنطقة كلها مرهوناً باقتصاد الدولة الواقعة فيها تلك الميناء الرئيسى الأم، من أجل هذا كانت حاجة الدولة ماسة إلى إنشاء ميناء محورياً رئيسياً كمركز لوجستى بالمنطقة.

التعريف بميناء شرق بورسعيد

يقع ميناء بورسعيد على المدخل الشمالى لقناة السويس الممر الملاحى العالمى وتتوسط ثلاث قارات وبالتالي يمر بها العديد من الخطوط الملاحية العالمية الناقلة للتجارة العالمية المنقولة بالحاويات ومما يعطها موقع جغرافى إستراتيجى متميز فى المنطقة، وهذا الموقع الإستراتيجى العالمى يعطى ميزة تنافسية كبيرة لهذا الميناء ويدفع باتجاه أن يكون ميناء محورياً عالمياً كضرورة حتمية للحفاظ على الموقع الجغرافى المتميز ولمواجهة المنافسة الحادة نتيجة للمتغيرات التكنولوجية ومحاولة كل ميناء مجاور جذب حركة السفن المارة بالمنطقة إليه ليصبح ميناءاً محورياً وبما يعرض الموانئ المجاورة لتصبح موانئ رافدية تابعة للميناء "الأم" بالمنطقة (Kyaw, 2008).

الخدمات التي يمكن أن تقدمها الموانئ المحورية

يتطور نظام النقل الدولى بالحاويات تطور حاد وسريع على أبعاده الرئيسية الثلاث: الحاوية والسفينة والمحطة ويأتى البعد الرابع وهو نظم المعلومات حيث تربط الأبعاد الثلاث برباط شبكي محكم، مكنت مديري هذا النظام من نقل البضائع العامة المحواة بين وسائل النقل وكأنها تتحرك - أي الحاويات- على سير متحرك من الباب إلى الباب بواسطة نقل واحدة وفى وسيط واحد، وهو ابتكار هدفه تسهيل حركة تبادل السلع المحواة وخدماتها المختلفة، ويوجد أربع محطات، وشبكة طرق برية رئيسية، وكذلك شبكة سكة حديد، ولدينا نهر عظيم ومحطات بالمطارات أو الموانئ الجوية... أى لدينا فى مصر خمسة وسائل نقل... وبعض المعدات كما فى محطات الحاويات وكذلك اللوارى الثقيلة لنقل الحاويات على الطرق البرية. ولكن هل بوجود هذه المرافق العامة وبعض المعدات Hardware يعمل نظام الحاويات؟ وماذا عن النظام الإدارى الشامل من تشريعات وقواعد محاسبية وقوانين ومستندات ونظم تسعير ومعدات (Hanisch et al., 2002).

وقد تبين مما سبق حتمية إقامة ميناء محورى عالمى للحفاظ على الموقع الجغرافى المتميز لمصر أصبح لمحا حيث تواجه الموانئ المصرية حالياً منافسة حادة نتيجة للمتغيرات التكنولوجية ومحاولة كل ميناء مجاور جذب حركة السفن المارة بالمنطقة إليه ليصبح ميناءاً محورياً وبما يعرض الموانئ المجاورة لتصبح موانئ رافدية تابعة للميناء "الأم" بالمنطقة.

ميناء شرق بورسعيد كمركز لوجستيات مقترح

ظلت الموانئ لسنوات طويلة تعمل كمركز نقل، ومع اتساع نطاق التحويلة تحولت الموانئ من مركز نقل إلى محطة لوجستية وأصبحت حلقة في سلسلة النقل التي تبدأ من موقع استخراج المادة الخام أو المنتجات الوسيطة وشبه المصنعة حتى تمام وصولها للمستهلك النهائي (فايد، 2015).

الدور الحديث للميناء في التحول من مركز النقل التقليدي إلى مركز اللوجستيك

تعتبر الموانئ الحديثة أدوات ضرورية وفعالة لتيسير التجارة العالمية والتنمية. ولا تأتي أهمية الموانئ من دورها التقليدي في تحقيق مطالب المستهلكين وإتاحة تدفق السلع، وإنما لخدمة الصناعة التحويلية والمكملة والتي تتطلب شبكة نقل فعالة تعمل من خلال الموانئ باعتبارها مركز لقاء النقل البحري والبري، ولذلك أنشأت بعض البلدان - جبل على وسنغافورة - مراكز توزيع في منطقة الميناء لاستخدامها في أغراض التخزين والعبور والاستثمار الخاص. وأكثر من ذلك فقد أصبحت الموانئ عنصرا وظيفيا في شبكة التسويق العالمي مما جعل لتكاليف خدمات الموانئ انعكاسا هاما على هذه المنظومة (النراوى، 2010).

كذلك تقوم الموانئ الحديثة كمركز للتوزيع بالنسبة لكل البضائع الصادرة والواردة. ومثل هذا الدور له تأثير كبير على الميناء نفسه وعلى المنقعين بخدماته سواء كانوا من التجار أو من شركات النقل للوسائط المختلفة وكذلك بالنسبة للاقتصاد الوطنى. والدور الرئيسى لمركز التوزيع هو تعظيم عمليات استلام وتسليم البضائع وتخزين البضائع العامة تبعا للاعتبارات الإقليمية وهذا ما تقوم به الموانئ الحديثة. وقيام مثل هذه الموانئ لا يتوقف على حجم التجارة المارة به فقط، بل ويمكن للموانئ بالدول النامية أن تتطور لتصبح من تلك الموانئ.

كما أصبحت تكنولوجيا بناء الموانئ الآن من العوامل الهامة التي يجب أن توضع في الاعتبار ليتواكب بناء الموانئ مع هذه التكنولوجيا ولكي تتماشى مع تطور وسائل وأساليب النقل العالمى سواء في صناعة النقل البحري أو النقل البري أو النهري أو السكة الحديد وكلك مع تطور معدات التداول والمناولة والتي تزيد في طاقة الميناء الديناميكية.

ولتنفيذ ذلك فإنها تحتاج إلى استثمارات كبيرة تتحمل الدول فيها الجزء الأكبر حيث أنها المسؤولة عن البنية الأساسية التحتية للموانئ التجارية الرئيسية وكثير من البنية الفوقية وكذلك يتحمل القطاع الخاص والاستثمارى نصيبه من البنية الفوقية طبقا للخدمات التي يشارك فيها حيث أن الأستثمار فى البنية الأساسية التحتية لا يكون

أما بالنسبة لحجم حركة البضائع المتداولة بالميناء فستواجه قفزات واسعة. ومع الاتجاه المستمر نحو زيادة طاقة السفن "الأم" ستحدث زيادات حادة في أعداد الحاويات المتداولة خلال كل تردد للسفينة الأم على الميناء المحوري وما يتبعها من حركة توزيع الحاويات بخدمات السفن الرافدية. وستزداد حركة تدفقات الحاويات بالميناء وكذلك نتيجة أن الشركات الملاحية الأخرى المنافسة لتستخدم معداته وإمكانياته وشبكات النقل الرافدية المتصلة به (عبد الهادي، 2012).

كذلك فإن الميناء المحورى سيتمتع بأجور نقل (نولون) أقل من الأجور التي ستدفع لنفس الحاوية لتصل إلى الميناء الرافدى المجاور.

أما بالنسبة للميناء الرافدى فإنه سيتأثر بشدة بتحويله ليصبح ميناء تابعا حيث ستتغير نوعيه السفن التي تدخله، كما وأن الشاحنين والتجار بهذا الميناء سيكونون فى وضع أسوأ من حيث قيمة النولون الذى سيدفعونه بالمقارنة بالشاحنين المقيمين بجوار الميناء المحورى وغالبا ما يتأثر اقتصاد منطقة الميناء الرافدى باقتصاد الميناء المحورى.

العناصر الواجب توافرها في الميناء المحورى

يمكن إيجاز أهم المقومات اللازمة لإنشاء مركز حاويات لوجستى في الاتي:

مقومات خارجية وتشمل

- التحالفات والتنافسات العولمية لطرق التجارة العالمية الكبرى.
- الدور المتجدد لقناة السويس.
- المنافسة بين موانئ البحر الأبيض وإحراز التميز التنافسى.

مقومات داخلية وتشمل

- المنطقة الحرة الكبرى لتصنيع سيناء ومنطقة بورسعيد الكبرى (كمنطقة استثنائية ذات إدارة متميزة عالية).
- منطقة بورسعيد الكبرى مركزا عالميا للحمولات ووضع التخطيط الاستراتيجى الشامل لموانئ مصر تبعا للخطة الكاملة الاقتصادية لمصر.
- منطقة بورسعيد الكبرى وخطة النقل متعدد الوسائط فى شبكة متكاملة لمصر كلها.
- منطقة بورسعيد الكبرى مركزا عالميا للتوزيع المادى لتجارة العالم.
- خدمات النشاط الملاحي المصرى والأجنبى لخدمة التجارة المصرية للوصول إلى أسواقها العالمية فى كفاءة وسرعة ورخص.

- نظم اتصالات حديثة. - نظم إدارية ومحاسبية متطورة.
- وهذه الشروط متوافرة في ميناء شرق بورسعيد.
- أنواع الشركات التي يجذبها مركز اللوجستيك**
- الصناعة.
- المستودعات والتخزين.
- أنظمة اللوجستيك.
- الخدمات المتعلقة بالنقل مثل إصلاح السيارات، صيانة، إصلاح حاويات، تنظيف الحاويات.
- خدمة عامة مثل نظم المعلومات، فندقية وخلافه.

الأهداف الاقتصادية من إنشاء مراكز اللوجستيك (Laurent, 2009)

- منطقة جذب رؤوس الأموال الأجنبية.
- استقدام نظم تكنولوجيا حديثة.
- خلق فرص عمالة.
- المساهمة في خلق خبرات فنية وإدارية متطورة نتيجة للاحتكاك بخبرات عالمية.
- المساهمة في زيادة الدخل القومي.
- ربط الاقتصاد المحلي بالمتغيرات والتطورات العالمية.
- ولتحقيق تلك الأهداف في مشروع شرق التفريعة، وضع تصور شامل لإطار عمل المركز اللوجستي في إطار عمل منظومة شاملة للمشروع المتكامل (مركز اللوجستيك والميناء). (النحراوى، 2010)

أنواع المستودعات Warehouses في مركز اللوجستيك

تنقسم المستودعات من حيث نوعها إلى أربعة أنواع رئيسية وهي:

- 1- مستودعات مخصصة لشركات Dedicated Warehouse.
- 2- مستودعات عامة Public Warehouse.
- 3- مستودعات متخصصة Specialized Warehouse.
- 4- مستودعات تعاقدية Contract Warehouse.

ميناء شرق بورسعيد كمركز لوجستي

بعد العرض السابق يتضح أنه معظم المقومات الواجب توافرها في مركز اللوجستيك تتوافر في ميناء شرق بورسعيد، وهناك العديد من الأنشطة يمكن القيام بها في هذا الميناء يؤدي إلى قيمة مضافة وأفضل معيار اقتصادي لتقييم كفاءة أى ميناء، هو مقارنة الميناء نفسه بالموانئ المماثلة المنافسة وليس بالموانئ العالمية المماثلة حتى لا تكون المقارنة غير عادلة في غير الصح الميناء في هذه الحالة وهو ما ينطبق على ميناء بورسعيد، فيجب مقارنته بالموانئ المنافسة في قبرص وأشدود ولیماسول وميناء جبل على بدبي إلى آخره من الموانئ المنافسة في منطقة البحر المتوسط والأسود. (Kyaw, 2008). ومعظم هذه العناصر متوافرة في ميناء شرق بورسعيد الجارى تنفيذه

عائداً سريعاً وبالتالي يكون عبئاً على القطاع الخاص ولهذا يتم الابتعاد عن الأستثمار فيه، وهو الهدف الرئيسى للشركات العالمية نتيجة لازدياد حدة المنافسة العالمية. ونتيجة لاتساع مفهوم اللوجستيك أصبح لمركز اللوجستيك، تأثير فعال في نشاط وإزدهار الميناء، وكذلك إزدهار النقل المشترك (بحرى- جوى) مما أستوجب وجود مطار لخدمة مركز اللوجستيك، كما أصبح لمركز اللوجستيك أثر كبير في تطوير شبكة الطرق التي تربط المدن والدول المحيطة بالمركز (عبد الهادى، 2012).

وعلى ذلك يمكن تطور ميناء بورسعيد الحالى، وشرق بورسعيد الجديد كما تقترح أمانة الأونكتاد التابعة لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية في دورتها المنعقدة في 1992/7/29 اتباع الخطوات التالية لتطوير أى ميناء:

- تقسيم الميناء إلى وحدات إنتاج ودعم وإدارة.
- العمل بمبدأ اللامركزية في اتخاذ القرارات واستقلال الوحدات.
- اعتماد هيكل وظيفى للميناء مع إسناد الوظائف ذات الطابع العام إلى هيئات عامة (الشرطة – الأمن- الجمارك- الصحة- .. الخ) وإسناد الوظائف ذات الطابع التجارى إلى متعهدين.
- الحفاظ على سلطة أو إدارة مرفئية تتخذ القرارات المتعلقة بالمصلحة العامة، كحجز المكان وتخصيصه لأغراض معينة وتنسيق الأنشطة وتطبيق القواعد الأساسية. وقد يتفاوت دور هذه السلطة ضيقاً واتساعاً. وفي جميع الفروض يجب أن تتمتع هذه السلطة المرفئية بدرجة كبيرة من الاستقلالية ولاسيما على المستويين التنفيذى والمالى.

- تعزيز تمثيل الشركاء المحليين فى الهياكل المعنية باتخاذ القرارات لتكثيف الميناء مع احتياجات عملائه.

- العمل على جمع الهيئات العامة والخاصة العاملة فى الموانئ فى هيكل واحد يمثل مجتمع الميناء.

وعلى الجميع أن يأخذ بمبدأ التسويق أو بالأحرى الإدارة التجارية لكى تتيسر الاستجابة للمتطلبات الحالية للتجارة. وهو موقف عام يجب أن يتخذ فى جميع الأوقات وعلى كافة المستويات لكى يتاح لمجتمع الميناء بأسره خدمة المبادلات والتجارة بنشاط وحيوية (فايد، 2015).

الشروط الواجب توافرها فى مركز اللوجستيك العالمى

نتجه الشركات العالمية إلى إقامة مراكز لوجستيك فى مناطق قريبة من أسواقها تتوفر فيها الشروط التالية:

- موقع جغرافى متميز. - بيئة تشريعية ملائمة.
- استقرار سياسى. - وجوده فى مناطق ميناء محوري.
- وجود مطار لخدمته. - ربط جيد بوسائل النقل المختلفة.

يهدف البنك الدولي إلى جذب الانتباه إلى مسألة ذات أهمية عالمية وإلى توفير إطار عمل تحضيري للحوار بين الحكومات، والقطاع الخاص والمجتمع المدني لتمكينها من تعريف الإصلاحات المشتركة التي تساعد على تحقيق الاستثمارات في البنية التحتية، ودعم التعاون متعدد الأطراف اللازم لتجنب التكاليف التجارية المتزايدة نتيجة الاستبعاد التجاري، والهروب من الحلقة المفرغة لما يسمى "بالفتور اللوجستي".

من المستقر عليه بشكل عام أن سلاسل الدعم اللوجستي القوية تشتمل على تطوير للتجارة والنمو. في الحقيقة، فإن مؤشر أداء الدعم اللوجستي يتبنى هذه النظرية بإثباته أن تحسين الأداء اللوجستي يؤثر بشكل إيجابي على التوسعات في حركة التجارة وتنوع الصادرات، والقدرة على جذب استثمارات أجنبية مباشرة وتحقيق نمو اقتصادي (Hanisch et al., 2002).

ويقوم مؤشر أداء الدعم اللوجستي بتلخيص نتائج الدول في مجالات التقييم الستة التكميلية

- كفاءة عملية التخليص الجمركي.
- جودة البنية التحتية للنقل والتجارة.
- سهولة ترتيب أسعار تنافسية للشحنات.
- كفاءة وجودة خدمات الدعم اللوجستي.
- القدرة على تعقب وتتبع مسار الشحنات.
- التوقيت المناسب لوصول الشحنات إلى الجهات خلال أوقات التسليم المجدولة أو المتوقعة.

وتعتمد التنافسية بين الدول المختلفة على عدد من العوامل الخاصة بكل دولة كإجراءات التبادل التجاري والبنية التحتية الخاصة بالنقل والاتصالات والأسواق المحلية الخاصة بخدمات الدعم. في هذا السياق، فإن ألمانيا وهولندا وبلجيكا وبريطانيا العظمى تتمتعان بأعلى المراكز في الترتيب الموضوع من قبل البنك الدولي في 2014 بنقاط تتجاوز 4.00 (4.12، 4.05، 4.04، 4.01) على التوالي) بينما تحتل مصر المركز 62 بنقاط تبلغ 2.97، وهذا مع تحسن واضح مقارنة بأرقام 2007 و 2010 حيث احتلت فيها المراكز 97 و 92 على التوالي (النحراوي، 2010).

كل هذا يوضح الفجوة الكبيرة في الدعم اللوجستي، مما يكشف على أن مصر يتوجب عليها سد هذه الفجوة في السياق الجغرافي-الاقتصادي في منطقة الشرق الأوسط التي تحتل فيها الإمارات العربية المتحدة وقطر وتركيا المراكز 27 و 29 و 30 على التوالي في ترتيب البنك الدولي مما يلقي بالضوء على نتائج استراتيجيات التنمية المحددة. علاوة على ذلك، فإن دول أخرى مثل المملكة العربية السعودية والبحرين وقبرص وعمان قد استثمرت

دور مصر في سلسلة الإمدادات العالمية

تلعب مصر دوراً رئيسياً في سلسلة الإمدادات العالمية بفضل دورة الإنتاج والاستهلاك التي يتم تنشيطها بوجود 97.55 مليون مواطن (الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، 2017) مما يجعل مصر الدولة الرئيسية في شمال أفريقيا، ويفضل المنطقة الحضرية للقاهرة حيث يعيش أكثر من 15 مليون شخص مما يجعلها ثاني أكبر مدينة أفريقية بعد لاجوس في نيجيريا. في الحقيقة، فإن مصر تستمد أهميتها بالكامل تقريباً من موقعها الجغرافي، لكونها التقاء للتدفقات البحرية الرئيسية بين شرق وغرب نصف الكرة الشمالي. علاوة على ذلك، تتمتع مصر ببعض الموانئ الأفريقية الرئيسية (الإسكندرية، ودمياط وبورسعيد) والمطارات الرئيسية (القاهرة) (عبد الهادي، 2012).

رغم المزايا النسبية لهذه العناصر، فإن مصر عبر تاريخها لم تحقق إلا فوائد اقتصادية محدودة من الدعم اللوجستي والنقل على المسارات من وإلى القارة الأفريقية، وكذلك على المسارات بين القارات، بسبب عدم الاستفادة بشكل كامل من قناة السويس، وعدم وضع سياسات صناعية، وعدم معالجة تطوير هذا القطاع. كذلك فإن التزام مصر بالسعي إلى إنجاح منطقة التجارة الحرة ثلاثية الأطراف يهدف بالتأكيد إلى المساعدة في تغيير هذا الوضع، بما يضمن استغلال أفضل لإمكاناتها الجغرافية (ستقوم SRM قريباً بإصدار دراسة تلتقى الضوء على المزايا المحتملة لمصر من التكامل مع التجارة الأفريقية).

يتناول التقرير نصف السنوي "الاتصال من أجل التنافس"، الصادر عن البنك الدولي، بالتفصيل العناصر الاستراتيجية للنقل والدعم اللوجستي المصري من خلال مؤشر الأداء والدعم اللوجستي (LPI) هذا المؤشر هو نتيجة التعاون بين البنك الدولي واللاعبين الرئيسيين والخبراء في الدعم اللوجستي. والغرض المحدد من هذا التقرير، الذي يتم إعادة مرة كل سنتين (البنك الدولي، 2014) هو مساعدة الدول على تحديد نقاط القوة ونقاط الضعف في أنظمة الموانئ الخاصة بها بغرض برمجة استثماراتها بطريقة أكثر فاعلية. وفي واقع الأمر، فإن دراسة البنك الدولي تشير إلى أنه مع نفس مستوى دخل الفرد، فإن الدول ذات الأداء لأفضل في الدعم اللوجستي تنمو بشكل أكبر، بمقدار 1% في إجمالي الناتج المحلي و2% في حركة التجارة.

ومع التقدم التكنولوجي، فإن التبادل التجاري على المستوى العالمي، وتحرير الاستثمارات يؤديان إلى خلق فرص جديدة، مع تقديم سلاسل الإمدادات العالمية الأخرى لتحديات جديدة يمكن التغلب عليها فقط من قبل الدول التي تعمل على تسهيل التداول السريع والقوي والاقتصادي للشحنات. بالتالي، ومن خلال مؤشر أداء الدعم اللوجستي،

تطوير الميناء على التوسع إلى 5.4 مليون وحدة مكافئة لعشرين قدم.

تم إنشاء ميناء دمياط في 1988، غرب مصب نهر النيل بمسافة 8 كم، تتم إدارة محطة الحاويات من جانب شركة دمياط للحاويات والبضائع، ويمتد على مساحة 62.5 هكتار ويتكون من 4 أرصفة. تبلغ الغاطس - 14.5 والميناء مزود بعدد 8 أوناش على الأرصفة بسعة سنوية تبلغ 1.2 مليون وحدة مكافئة 20 قدم. تهدف بعض المشاريع القائمة حالياً، إلى إنشاء محطة جديدة للحاويات، تعمل على زيادة قدرة التداول إلى 4 مليون وحدة مكافئة لعشرين قدم. بفضل هذه الاستثمارات في هذه الموانئ الموضحة، فإن الشركات البحرية الرئيسية في مجال الحاويات قررت إدخال مصر في شبكة خدماتها العالمية، بما يساهم في التحسن الكبير في مؤشر الربط البحري (LSCI)، الموضوع من قبل مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية كأداة لمراقبة الاتجاهات السائدة في القطاع. يعمل هذا المؤشر على إيجاز عناصر التنافسية الخمسة في صناعة الشحن البحري: عدد السفن؛ وقدرتها على نقل الحاويات وفقاً لوحدة مكافئة 20 قدم، والحجم الأقصى للسفينة؛ عدد الخدمات وعدد الشركات التي تنشر شحنات الحاويات في موانئ البلد (Kyaw, 2008)

ويوضح جدول 6 مركز مصر المتقدم عن تركيا واليونان ولبنان والأردن. وفي الشرق الأوسط، لم تسجل أي بلد أخري تحسناً مشابهاً، لذلك في هذا الترتيب بالذات فإن مصر تأتي مباشرة بعد الإمارات العربية المتحدة والمملكة العربية السعودية. إن تنمية قناة السويس تمثل جزءاً من مسار التنمية الاقتصادية حيث يمثل تطوير قطاع النقل البحري والموانئ ركيزة أساسية ضمن عدد كبير من استثمارات البنية التحتية والاستثمارات التنظيمية بهدف استعادة الكفاءة في الصفقات التجارية العالمية كما حدث بعد التحسن في ترتيب مصر في تصنيفات البند الدولي (زاد ترتيبها 35 مركزاً في مؤشر أداء الدعم اللوجستي بين 2007 و 2014) والتصنيفات العالمية الموضوعية من قبل مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية حيث تحتل مصر المركز 19 في عام 2015 بنقاط تبلغ 61.5 مقارنة بـ 67.4 لإيطاليا و 68.8 لليابان، حيث زاد ترتيبها بمقدار ثلاثة مراكز مقارنة بعام 2010 .

وتم تقديم خطة من جانب الحكومة المصرية على شكل خطة رئيسية في مارس 2015 وتم تقديم مزيد من الإرشادات التفصيلية في أغسطس 2015. تضع الخطة الرئيسية عامي 2030 و 2050 كموعدين نهائيين للإنجاز المتوسط والنهائي للمشروع. تركيز المشروع هو بناء منطقة قادرة على التنافس مع مناطق الدعم اللوجستي الرئيسية في أوروبا والشرق الأوسط. ويشمل ذلك روتردام، وهامبورج وجبل على مع استغلال نقاط المرور الإجباري في قناة السويس بين الشرق والغرب كعنصر

في السياسات المستهدفة في هذا المجال ونجحت في احتلال مراكز أفضل من مصر وهي 49، 51، 58 و 59 على التوالي.

يوضح جدول 5 المجالات التي حدث فيها تحسن وتلك التي لازالت تحتاج إلى مزيد من التطوير بشكل تفصيلي، سجلت مصر 2.85 في كفاءة عملية التخليص الجمركي، و 2.86 في البنية التحتية؛ و 2.87 في سهولة ترتيب شحنات ذات أسعار تنافسية، و 2.99 لكفاءة وجودة خدمات الدعم اللوجستي، و 3.23 لقدرتها على تتبع وتعقب مسارات الشحنات، و 2.99 لدقة أوقات وصول الشحنات إلى وجهاتها.

يبدو أن مصر تواجه مشاكل كبيرة في دقة أوقات وصول الشحنات إلى وجهاتها ومع تنظيم وأسعار الشحنات الدولية، وهي معايير تحتل فيها المراكز 99 و 77 على التوالي في الترتيب العالمي. علاوة على ذلك، ورغم أنها حققت تحسناً كبيراً في جميع المعايير مقارنة بعام 2007 حيث بلغ متوسط مؤشر أدائها في الدعم اللوجستي 2.37، وفي عام 2014 بلغ 2.97، إلا أنه يتوجب إدراك أن مصر ما زالت بعيدة كثيراً عن دول مثل الإمارات العربية المتحدة (مؤشر أداء الدعم اللوجستي 3.54) وقطر (3.52) وتركيا (3.50) والمملكة العربية السعودية (3.15). (فايد، 2015).

الحد الأدنى و الحد الأقصى

في جميع الأحوال، فإن مصر تحتل الترتيب الثاني بين دول أفريقيا، بعد جنوب أفريقيا التي تحتل المركز 34.

وعلى مدار العقد الماضي، فإن الاستثمارات الرئيسية في مجال البنية التحتية للنقل في مصر حدثت في مجال الموانئ وساعدتها على الصعود من المركز 119 في مؤشر أداء الدعم اللوجستي في 2007 إلى المركز 60 في 2014.

وبشكل خاص، تم إنجاز استثمارات كبرى في بورسعيد ودمياط في البحر المتوسط. بورسعيد هو ميناء الشحن الرئيسي المصري ويقع على قناة السويس. داخل الميناء. والذي اكتمل تشغيله بداية من 2004، يوجد العديد من محطات التشغيل التابعة لشركات عالمية رائدة في مجال صناعة الحاويات، كشركة APM Terminal و (مجموعة Maersk) COSCO Pacific. الميناء مقسم إلى جزأين، بورسعيد وشرق بورسعيد، وتبلغ قدرة الأول 800 ألف وحدة مكافئة لعشرين قدم (TEU) وتبلغ قدرة الثاني 2.7 مليون TEU. البنية التحتية منتشرة على مساحة 90 هكتار مع غاطس يتراوح من 14 - إلى 16.5 متر ويتكون من 21 ونش على رصيف الميناء. ارتفع حجم التجارة من 1.62 مليون وحدة مكافئة لعشرين قدم في 2005 إلى 3.96 مليون في 2013. تشمل خطط

جدول 5. ترتيب مصر في مؤشر أداء الدعم اللوجستي (LIP)

الترتيب		النقاط*		المعيار						
A		A								
2007	2010	2012	2014	07-14	2007	2010	2012	2014	07-14	
119	122	69	57	+62	2.37	2.61	2.98	2.85	+0.48	الجمارك
119	106	45	60	+59	2.08	2.11	2.60	0.86	+0.78	البنية التحتية
111	110	51	77	+34	2.00	2.22	3.07	0.87	+0.87	الشحنات الدولية
96	54	50	58	+38	2.38	2.87	2.95	2.99	+0.51	كفاءة وجودة خدمات الدعم اللوجستي
72	101	66	43	+29	2.62	2.56	2.86	3.23	+0.61	التتبع والتعقب
96	81	64	99	-3	2.85	3.31	3.39	2.99	+0.14	دقة التوقيت
97	92	57	62	+35	2.37	2.61	2.98	2.97	+0.60	مؤشر أداء الدعم اللوجستي

المصدر: البنك الدولي، تقرير مؤشر أداء الدعم اللوجستي، سنوات متعددة.

جدول 6. ترتيب مصر في مؤشر الربط البحري وفقاً لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية

البلد	2010	2011	2012	2013	2014	2015
الإمارات العربية المتحدة	63.4	62.5	61.1	67.0	66.5	70.4
المملكة العربية السعودية	50.4	60.0	60.4	59.7	21.2	64.8
مصر	47.6	51.2	57.4	57.5	61.8	61.5
تركيا	36.1	39.4	53.2	52.1	52.4	52.0
عمان	48.5	49.3	47.3	48.5	49.9	48.8
اليونان	34.3	32.3	45.5	45.4	47.2	46.8
لبنان	30.3	35.1	43.2	43.2	42.6	41.8
الأردن	17.8	16.7	22.8	22.7	22.6	26.2

المصدر: مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، تقرير مؤشر الربط البحري، سنوات متعددة.

كميناء للشحن المؤقت للحركات التجارية المؤقتة في المنطقة الشرقية من البحر المتوسط. يعمل هذا الجزء من الميناء على مدار 7/24 وتتم إدارته من قبل "قناة السويس لتداول الحاويات" وهي شركة تخضع لسيطرة (Maersk) APM Terminal Group) بنسبة 55% ولسيطرة COSCO بنسبة 20% بموجب امتياز يمتد لـ 49 سنة. باقى الأسهم مستحوذ عليها من قبل مساهمين محليين، 10.3% تمتلكها هيئة قناة السويس، و5% يمتلكها البنك الأهلى المصرى، وأخيراً، أملاك 9.7% من قبل مستثمرين من القطاع الخاص. حالياً يتم استخدام المحطة من قبل Maersk Line و COSCO Pacific و CMA-CGM و Hanjin و Yang Ming و K-Line و سيتم تدعيم المحطة بمجموعة قوية من الأرصفة، رصيف للحمولات العامة، ورصيف للدعم اللوجستي للسيارات الجديدة والمستعملة وآخر لتخزين السوائل بسعة 5 مليون طن (عبد الهادي، 2012).

أساسي. يهدف المشروع إلى الاستفادة من المساحات الكبيرة المتوفرة في المنطقة (فايد، 2015).

وضعت الحكومة المصرية كذلك تصوراً لمشروع بورسعيد يتضمن تطوير الميناء عن طريق زيادة سعته إلى 20 مليون وحدة مكافئة لعشرين قدم بحلول 2050 من خلال بناء بنية تحتية على مساحة تتجاوز 22000 هكتار، يتم استخدام 2600 منها لتوسيع الميناء.

تبلغ القدرة القصوى لميناء بورسعيد 3.3 مليون وحدة مكافئة لعشرين قدم، ولكن بنهاية عام 2015 تم تشغيل منطقة جديدة في الميناء بما يسمح بزيادة في السعة السنوية بما يصل إلى 5 مليون وحدة مكافئة لعشرين قدم (ما يسمى بالمرحلة 2). ميناء حاويات بورسعيد، المعروف أيضاً باسم "ميناء حاويات قناة السويس" (SSCT) هو كذلك أحد مظاهر البنية التحتية التي تم تشغيلها في 2004 وتعمل

6- وضع سياسات تتسم بالمرونة والسرعة لتسهيل الأنشطة في السلسلة اللوجستية، وذلك بالاستعانة بتكنولوجيا المعلومات والاتصالات في تطوير أساليب التخطيط الخاصة باللوجستيات وسلاسل الإمداد.

7- عند وضع السياسات اللوجستية، ينبغي مراعاة تنوع الدول من حيث الخصائص الاجتماعية والجغرافية، واختلافها من حيث مرحلة التطور الاقتصادي التي تتباين معها بشدة أنظمة النقل والهياكل التشغيلية. حيث يجب مراعاة كل هذا التباين من أجل وضع وتطوير شبكة لوجستية عالمية تعمل بكفاءة إلا أنه من الضروري أن تركز السياسات على التقليل من مصادر عدم الكفاءة المرتبطة بهذا التباين، وأن تركز أيضاً على توحيد الخصائص التشغيلية الخاصة بالنظم اللوجستية، وذلك من أجل تحقيق عمليات نقل سلسلة كلما أمكن. وإلا سوف تتجنب صناعة النقل تلك البيئات التجارية المعقدة والمكلفة لغير صالح الدول المعنية.

المستخلصات من البحث

1- أن تحقيق الطريقة المثلى لرفع معدلات أداء الشحن والتفريغ والنقل يمكن أن تقدم على عدد من المعايير منها أهدافها ودوافعها، حيث يلعب الربح دوراً مهماً كهدف أساسي لأي نشاط اقتصادي وهو معيار الأمثلية لتشغيل الموانئ كما تعتبر التكاليف من أهم العناصر المؤثرة على استمرارية الميناء وقدرته التنافسية وعليه يكون تشغيل الميناء بأقل تكلفة تشغيل ممكنه دليلاً واضحاً على التشغيل الأمثل لعملية الأداء بالموانئ.

2- سهولة القضاء على المشاكل المتعلقة بمناولة البضائع "شحن وتفريغ" من خلال المراكز اللوجستية لهذه العملية ومدى سرعة تقديم الخدمة وسهولتها.

3- يجب تحويل الموانئ المصرية من موانئ تقليدية إلى موانئ لوجستية متكاملة.

التوصيات

1- يجب أن يتوافر للموانئ المصرية- ومنها شرق بورسعيد- البادئة A Bias for Action وتعنى قدرة الميناء على التعامل مع وظائفه بدلاً من خسارة فرص السوق.

2- إدخال أنظمة تكنولوجيا المعلومات والتبادل الإلكتروني نظام EDI لربط أنظمة النقل متعدد الوسائط بعضها ببعض وللسيطرة على خدمات التزامن المحكم Just in time على أن تكون الموانئ هي المنصة التي تسيطر على هذه الأنظمة.

3- ضرورة السيطرة على تعريفه الخدمات داخل الموانئ المصرية ولا تترك لكل جهة حكومية عاملة داخل الميناء حرية تحديد السعر الذي يناسبها، مما يضر

يشتمل الميناء الجاف كذلك على منطقة صناعية وسكنية على مساحة تبلغ 4000 هكتار، يتم استخدام 80% منها لأغراض التصنيع. وباقي المساحة لأنشطة تجارية ومبيعات التجزئة ومساحات مخصصة للاستخدام السكني، لاحقاً، سيتم ربط بورسعيد بمدينة العاشر من رمضان في وسط مصر، وعلى المدى الطويل سيتم ربطها بالعين السخنة عبر خط موازي لقناة السويس، في نفس الوقت، في منتصف المسافة بين بورسعيد والعين السخنة، حول مدينة الإسماعيلية، سيتم إنشاء منطقة سكنية في القنطرة حيث سيتم تخصيصها للصناعات التحويلية الخفيفة والصغيرة، على مساحة تزيد عن 670 هكتار (Kyaw, 2008).

الإجراءات اللوجستية وخدمات سلاسل الإمداد

1- وضع خطة للربط المعلوماتي والتعاون الفني لربط المناطق اللوجستية فيما بين الدول العربية والتنسيق بينها فيما يتعلق بأنشطة القيمة المضافة لكي يتحقق التكامل في العمليات التي تخدم الصناعة والتجارة.

2- ربط الشبكة اللوجستية للوطن العربي بالعالم حتى تتكامل مع سلاسل الإمداد العالمية وتصبح منطقة الوطن العربي جزء من منظومة النقل متعدد الوسائط وسلاسل الإمداد العالمية.

3- مراعاة الجوانب السلبية لانتشار العولمة واللوجستيات وما قد يستتبعها من تغيرات هيكلية قد تؤثر سلباً على بعض البلاد أو قطاعات النشاط الاقتصادي. فالشركات التي تعمل على نطاق عالمي لا تلتزم بالضرورة بالقوانين التي تضعها السلطات الإقليمية أو الوطنية. ولقد أصبحت عمليات الإنتاج أكثر مرونة والأنشطة الانتاجية تحتاج إلى اختيار الأسواق المناسبة لتوزيع المنتجات وبالتالي تحديد الاتجاه الجغرافي لتدفق البضائع الذي يعد أحد أهم العوامل اللازمة لبناء سلاسل الإمداد، مما قد يؤدي إلى اختلال التوازن الإقليمي نتيجة الزيادة في عمليات النقل المصاحبة لهذا النمو والتي لا تؤدي في كل الأحوال إلى نتائج فعالة وذلك بسبب تزايد الضغط على البنية الأساسية والبيئية.

4- إنشاء شبكة معلومات عربية حديثة عن النشاطات اللوجستية، مع إتاحة الفرصة للجميع لاستخدام هذه الشبكة للاستفادة من خدماتها مثل خدمات التتبع والتعقب للبضائع، معالجة البيانات للإجراءات الجمركية وكذلك إدارة المخزون بالمستودعات والمساحات.

5- وضع السياسات الخاصة بالنقل ضمن إطار اللوجستيات وسلاسل الإمداد، والتعامل مع الطلب على النقل في ذلك الإطار، وكجزء ضمن إطار أوسع من السياسات التي تشمل ضمن ما تشمل التخطيط المالي، وسياسات العمالة والسياسات البيئية والتخطيط الإقليمي (عيسى، 2005).

عبد الهادي، أحمد محمد (2012). دور اللوجستيات فى رفع الكفاءة الاقتصادية للموانئ"، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى، رسالة ماجستير، مصر.

عيسى، حسين محمد (2005). إطار مقترح لإستخدام هندسة المحاسبة الإدارية فى ترشيد قرارات التسعير، تجارة عين شمس، مصر.

فايد، محمد فكرى (2015). اقتصاديات النقل البحرى بالحاويات، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى، رسالة ماجستير، مصر.

مجموعة قوانين وزارية - بنك معلومات وزارة النقل البحرى

مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، تقرير مؤشر الربط البحرى، سنوات متعددة

Kyaw, K.T. (2008). Thai port sees swift rise in regional trade," Myanmar Times and Business Review.

Hanisch, H.H., M. Mende and B. Ettmer (2002). Operational Prediction of Contaminant Transport with the Alarm Model Elbe. (in German), 10th Seminar on Water Protection, Magdeburg, Teubner Stuttgart, Germany.

Laurent Fedl (2009) presentation de la convention des nations unies sur le contrat de transport international de marchandises entierement ou partiellement par mer, revue de droit des transports n:

بسمعه الميناء ككل، لتكاليفه العالية مما يعرض الموانئ المصرية لجعلها موانئ طاردة وليست جاذبة.

4- استخدام التكاليف اللوجستية فى تسعير خدمات ميناء شرق بورسعيد- التفرعة سابقا- وإعادة الهيكلة المالية لتطبيق نظم المحاسبة والتكاليف اللوجستي.

5- ضرورة إنشاء وظيفة جديدة هي متعهد النقل متعدد الوسائط لمواكبة تطور تكنولوجيا النقل البحرى والتحول من وظيفة الوكيل الملاحى التقليدى إلى هذه الوظيفة الجديدة التى تشمل منظومة النقل متعدد الوسائط بكل ما تشمله وما تكمله خدماتها المرتبطة بالنقل البحرى.

6- ضرورة إنشاء وحدة تحليل النولين وتكاليف النقل بوزارة النقل البحرى لحين، انتهاء دورها وخصخصة الموانئ وشركات قطاع النقل البحرى وتكون هذه الوحدة مسؤولة عن تحديد أسعار الخدمات المينائية، وبعد الخصخصة تترك للمنافسة الحرة العالمية.

المراجع

- البنك الدولى (2014) تقرير مؤشر أداء الدعم اللوجستى الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء (2017)، التعداد السكانى، مصر
- النحراوى، أيمن (2010). منظومة النقل فى جمهورية مصر العربية، الأفاق والتحديات، القاهرة، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى.
- بسيونى، على يحيى (2015). مراكز اللوجستيات كأحد المقومات الرئيسية للميناء المحورى، الإسكندرية، مصر.

EFFECT OF THE EFFICIENT PERFORMANCE OF THE TRANSPORT, LOADING AND UNLOADING OPERATIONS ON THE EXPECTED ECONOMIC PERFORMANCE OF EAST PORT SAID PORT

Heba A.M.A. Al-Baghdadi

Fac. Int. Transport of Arab Acad. Logistics for Sci., Technol. and Maritime Transport, Egypt

ABSTRACT: The aim of this research is to present and analyze the logistics and objectives of the logistics and to study the current problems of pricing Port Said Port services using the current cost systems, the constant search for the best services that must be provided to the customers for transportation, shipment and unloading. The study helps in the analysis and evaluation of the competing ports in terms of the capabilities and mechanisms used and work on the competition by raising the efficiency of operational performance and increasing modernization and logistical connectivity to attract global trade that helps in the process of economic growth of the country. The most important results of the research: The achievement of the best way to raise the rates of performance of shipping and unloading and transport can be provided on a number of criteria, including its objectives and motives, where profit plays an important role as the main objective of any economic activity is the standard of operation of ports and costs are the most important elements The operation of the port at the lowest possible operating cost is a clear indication of the optimal operation of the port performance. It is easy to eliminate the problems related to the handling of the goods, "loading and unloading" through the logistics center for this process and the speed to provide and facilitate the service, Egyptian ports must be transferred from traditional ports to integrated logistics ports. The research recommended several recommendations: Egyptian ports, including East Port Said, should have the prefix A Bias for Action, which deals with the ability of the port to deal with its functions rather than losing market opportunities, and the introduction of information technology and electronic exchange systems. And the control of the services of synchronous arbitrator - just in-time that the ports are the platform that controls these systems, and the need to control the definition of services within the Egyptian ports and do not leave any governmental entity operating within the port the freedom to determine the price that suits them, As a whole, for its high costs the Egyptian ports displays to make them repellent ports and is not attractive.

Key words: Transport, loading, unloading, port, port said.

المحكمون:

1- أ.د. أحمد محمود أبو الروس
2- أ.د. أنور على مرسى لبن

أستاذ الاقتصاد الزراعي - كلية التكنولوجيا والتنمية- جامعة الزقازيق.
أستاذ الاقتصاد الزراعي - كلية الزراعة- جامعة الزقازيق.